



RECIMA21 - REVISTA CIENTÍFICA MULTIDISCIPLINAR
ISSN 2675-6218

A PESSOA IDOSA: ENVELHECIMENTO ATIVO, MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE NO TRÂNSITO URBANO E O PAPEL DO POLICIAL MILITAR COMO AGENTE DE TRÂNSITO

THE ELDERLY: ACTIVE AGING, MOBILITY, AND ACCESSIBILITY IN URBAN TRAFFIC AND THE ROLE OF THE MILITARY POLICE AS TRAFFIC AGENT

LA PERSONA MAYOR: ENVEJECIMIENTO ACTIVO, MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD EN EL TRÁFICO URBANO Y EL PAPEL DE LA POLICÍA MILITAR COMO AGENTE DE TRÁFICO

Eduardo Miguel Felicio Fagundes¹, Suellen Cristo de Freitas²

e524876

<https://doi.org/10.47820/recima21.v5i2.4876>

PUBLICADO: 02/2024

RESUMO

O presente artigo é uma revisão bibliográfica sobre o idoso ativo, inserido no trânsito urbano, mobilidade e acessibilidade, visando compreender o que a literatura nacional e as políticas públicas têm apresentado, uma vez que se torna relevante o conhecimento e as necessidades relacionadas ao direito de acesso e segurança desse público no trânsito urbano. Para o desenvolvimento do estudo, foi realizado um levantamento bibliográfico dos últimos 10 anos (2013 a 2023) e encontrados 25 artigos, dos quais 13 foram selecionados para análise, pois compreendiam especificamente a mobilidade e acessibilidade do idoso no trânsito urbano. Foram identificados os aspectos conceituais e caracterização da acessibilidade, mobilidade. Observa-se a garantia à segurança do idoso como usuário no trânsito urbano por meio de programas desenvolvidos por órgãos internacionais, garantidos através da criação de leis federais a municipais, e fiscalizados pelas autoridades de trânsito, através de seus agentes, dentre eles a polícia militar.

PALAVRAS-CHAVE: Idoso no Trânsito. Mobilidade. Acessibilidade.

ABSTRACT

The present article is a literature review on the active elderly population within urban traffic, mobility, and accessibility. Its aim is to comprehend what national literature and public policies have presented, considering the relevance of knowledge and needs related to the rights of access and safety for this demographic in urban traffic. To conduct this study, a bibliographical survey of the last 10 years (2013 to 2023) was carried out, identifying 25 articles. From these, 13 were selected for analysis as they specifically addressed the mobility and accessibility of the elderly in urban traffic. The study identified conceptual aspects and the characterization of accessibility and mobility, with a focus on ensuring the safety of the elderly as users in urban traffic. The conceptual aspects and characterization of accessibility and mobility were identified. It is observed that the safety of the elderly as users in urban traffic is guaranteed through programs developed by international agencies, guaranteed through the creation of federal and municipal laws, and supervised by the traffic authorities, through their agents, including the military police.

KEYWORDS: Elderly in Traffic. Mobility. Accessibility.

RESUMEN

El presente artículo es una revisión bibliográfica sobre el adulto mayor activo en el tránsito urbano, movilidad y accesibilidad. Su objetivo es comprender lo que la literatura nacional y las políticas públicas han presentado, considerando la relevancia del conocimiento y las necesidades relacionadas con los derechos de acceso y seguridad de este grupo demográfico en el tránsito urbano. Para llevar a cabo este estudio, se realizó un levantamiento bibliográfico de los últimos 10 años (2013 a 2023), identificando 25 artículos. De estos, se seleccionaron 13 para el análisis, ya que abordaban específicamente la movilidad y accesibilidad de los adultos mayores en el tránsito urbano. El estudio identificó aspectos conceptuales y la caracterización de la accesibilidad y movilidad, con un enfoque en garantizar la seguridad de los adultos mayores como usuarios en el tránsito urbano. Se

¹ 1º Tenente da PMPR - Polícia Militar do Paraná. Especialista em Policiamento de trânsito urbano pela PMESP.

² Soldado da PMPR - Polícia Militar do Paraná. Bacharela em Psicologia pela PUC/PR.



RECIMA21 - REVISTA CIENTÍFICA MULTIDISCIPLINAR ISSN 2675-6218

A PESSOA IDOSA: ENVELHECIMENTO ATIVO, MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE NO TRÂNSITO URBANO
E O PAPEL DO POLICIAL MILITAR COMO AGENTE DE TRÂNSITO
Eduardo Miguel Felício Fagundes, Suellen Cristo de Freitas

identificaron los aspectos conceptuales y la caracterización de la accesibilidad y la movilidad. Se observa que la seguridad de los adultos mayores como usuarios en el tránsito urbano está garantizada a través de programas desarrollados por organismos internacionales, garantizados a través de la creación de leyes federales y municipales, y supervisados por las autoridades de tránsito, a través de sus agentes, incluida la policía militar.

PALABRAS CLAVE: *Adulto Mayor en el Tránsito. Movilidad. Accesibilidad.*

INTRODUÇÃO

Segundo a Organização Mundial da Saúde (OMS), até 2025, o Brasil já será o sexto país do mundo em números de idosos, o que destaca a importância dos desafios e particularidades das políticas públicas em torno do envelhecimento populacional em nosso contexto social (OMS, 2005).

A idade cronológica não é um marcador preciso para as mudanças que acompanham o envelhecimento, no entanto, a OMS, (2005) utiliza-se do padrão definido pelas Nações Unidas, de 60 anos para definir as pessoas idosas. No Brasil, a pessoa que tem 60 (sessenta anos) ou mais de idade é considerada idosa, conforme expresso na Lei nº 10.741/2003, que dispõe sobre o estatuto da pessoa idosa (Brasil, 2003)

A OMS (2005) considera ainda que, as pessoas que possuem a mesma idade têm variações significativas relacionadas ao estado de saúde, participação e níveis de independência, destacando a importância das autoridades a considerar essas variações ao formular programas e políticas públicas para as populações velhas (OMS, 2005).

O ritmo de crescimento de população idosa, associado a uma forma de vida saudável e ativa, expõe as pessoas dessa faixa etária ao risco de sinistros de trânsito (Adura *et al.*, 2023). À medida que a idade aumenta, o risco de sinistros automobilísticos também aumenta significativamente, contudo, estar inserido no trânsito urbano, seja como motorista, pedestre ou passageiro, mantém o idoso independente e garante sua mobilidade. Conforme aponta a Federação Nacional das Associações do Detran, no Brasil, o Departamento Nacional de Trânsito registrou no ano de 2005, 3,2 milhões de condutores com idade acima de 61 anos, e em 2012, esse número passou para 3,6 milhões.

A mobilidade segura é um aspecto fundamental do envelhecimento ativo, as atividades básicas do dia a dia, lazer, permitindo a participação e a autonomia na vida adulta (Kerber *et al.*, 2023 *apud* Shafrin *et al.*, 2017; Gomes *et al.*, 2018). Permanecer ativo traz múltiplos benefícios físicos, mentais e sociais, levando a níveis mais elevados de bem-estar (Kerber *et al.*, 2023 *apud* He *et al.*, 2018).

O envelhecimento da população é um triunfo da humanidade, mas, em contrapartida, é um dos maiores desafios, pois causará aumento das demandas sociais, em especial aquelas ligadas a acessibilidade do idoso no trânsito urbano. Segundo Mendes e Valsecchi (2007), esta nova realidade populacional no Brasil aponta para diversas transformações necessárias, em diversos âmbitos da



RECIMA21 - REVISTA CIENTÍFICA MULTIDISCIPLINAR ISSN 2675-6218

A PESSOA IDOSA: ENVELHECIMENTO ATIVO, MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE NO TRÂNSITO URBANO
E O PAPEL DO POLICIAL MILITAR COMO AGENTE DE TRÂNSITO
Eduardo Miguel Felício Fagundes, Suellen Cristo de Freitas

sociedade, principalmente dentro do setor social, de transporte e do desenvolvimento urbano das cidades.

Portanto, manter as pessoas idosas independentes, ativas com mobilidade e acessibilidade no trânsito urbano são uma necessidade inerente e isso deve ser associado a segurança e ao direito de ir e vir desses usuários assegurados pelos programas e políticas públicas.

1 A PESSOA IDOSA: TRÂNSITO URBANO COMO ESPAÇO DE ENVELHECIMENTO ATIVO

A Organização Mundial de Saúde (OMS), (2005) elaborou o Projeto de Política de Saúde denominado Envelhecimento Ativo, uma contribuição para a Segunda Assembleia Mundial das Nações Unidas sobre Envelhecimento, realizada em abril de 2002, em Madri, Espanha, que o definiu como “o processo de otimização das oportunidades de saúde, participação e segurança, com o objetivo de melhorar a qualidade de vida à medida que as pessoas ficam mais velhas” (OMS, 2005, p. 13).

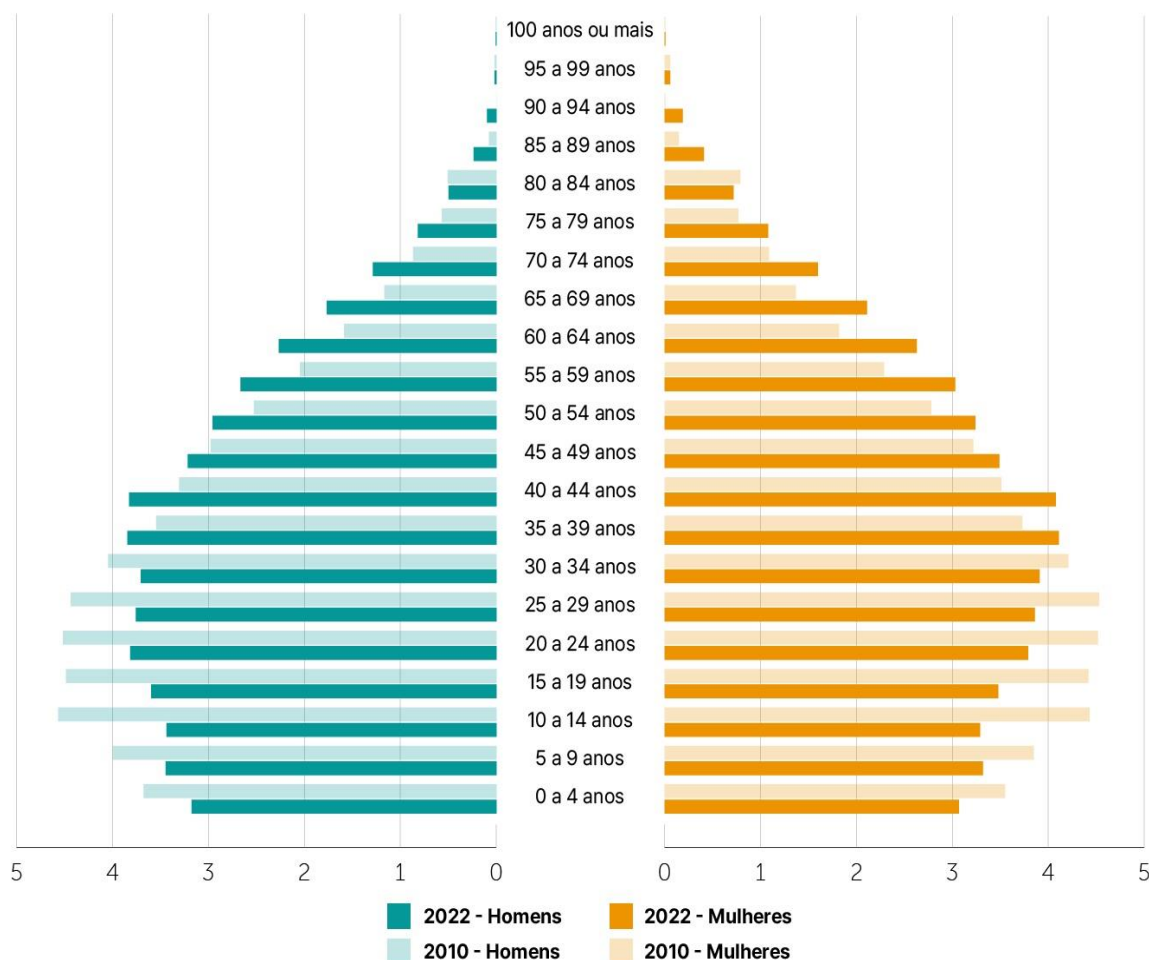
Esta se aplica a indivíduos e a grupos populacionais, que segundo Barreto (2012), apresenta informações que representam bem essa interface, entre as quais destaca-se: os custos do setor saúde aumentam à medida que aumenta a faixa etária; os idosos representam um recurso para suas famílias, comunidade e para a economia; nas situações de emergência os idosos estão entre os mais vulneráveis; questões de acessibilidade urbana e arquitetônica são relevantes tanto para a vida saudável e com qualidade quanto para os gastos públicos que podem chegar a valores elevados nos sistemas de saúde como, por exemplo, por traumatismos relacionados a quedas em idosos; a violência entre idosos aumenta à medida que a população envelhece e muda a dinâmica social.

A pessoa que tem 60 (sessenta anos) ou mais de idade, no Brasil, é considerada idosa, conforme expresso na Lei nº 10.741/2003, que dispõe sobre o estatuto da pessoa idosa (Brasil, 2003). Neste quesito, segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) a população idosa brasileira com idade de 60 anos ou mais, no ano de 2022, aumentou 56% em relação à população idosa na mesma faixa etária, do ano de 2010, atingindo cerca de 32 milhões de pessoas, enquanto a população de até 14 anos de idade decresceu em 12,6% comparado ao mesmo período, caindo de 45,9 milhões de pessoas para 40,1 milhões de pessoas, conforme pirâmide etária a seguir (IBGE, 2022):



RECIMA21 - REVISTA CIENTÍFICA MULTIDISCIPLINAR ISSN 2675-6218

A PESSOA IDOSA: ENVELHECIMENTO ATIVO, MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE NO TRÂNSITO URBANO
E O PAPEL DO POLICIAL MILITAR COMO AGENTE DE TRÂNSITO
Eduardo Miguel Felício Fagundes, Suellen Cristo de Freitas



Fontes: Censo Demográfico 2022: População por Idade e Sexo – Resultados do Universo; IBGE – Censo Demográfico 2010

Ainda, de acordo com a Organização Mundial de Saúde (OMS), o número de pessoas idosas chegará a 2 bilhões até 2050 e em 2030, Brasil terá a quinta população mais idosa do mundo. O ritmo de crescimento de população idosa, associado a uma forma de vida saudável e ativa, expõe as pessoas dessa faixa etária ao risco de sinistros de trânsito. Dirigir ajuda a pessoa idosa a manter mobilidade e independência, mas à medida que a idade aumenta, o risco de sinistros automobilísticos também aumenta significativamente (Adura *et al.*, 2023).

Nesse sentido, foi observado que os dados do ano de 2011, indicados pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (Ipu), do Batalhão da Polícia de Trânsito (BPTRAN), demonstraram que 16% dos motoristas da cidade tinham mais de 55 anos (Lenardt *et al.*, 2018 *apud* IPPUC, 2011) e que em 2022, uma década depois, o Anuário Estatístico do DETRAN/PR, contabilizou o total de 5.784.404 motoristas no Estado do Paraná, sendo 2.096.269 com idade \geq 50 anos, com maior número de homens (1.472.487) comparado ao de mulheres (623.882),



RECIMA21 - REVISTA CIENTÍFICA MULTIDISCIPLINAR ISSN 2675-6218

A PESSOA IDOSA: ENVELHECIMENTO ATIVO, MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE NO TRÂNSITO URBANO
E O PAPEL DO POLICIAL MILITAR COMO AGENTE DE TRÂNSITO
Eduardo Miguel Felício Fagundes, Suellen Cristo de Freitas

demonstrando assim um exponencial crescimento de condutores de veículos do estado do Paraná com idade acima de 50 anos.

CATEGORIA	FAIXA ETÁRIA																	
	TOTAL GERAL			DE 18 A 25 ANOS			DE 26 A 32 ANOS			DE 33 A 39 ANOS			DE 40 A 50 ANOS			MAIS DE 50 ANOS		
	TOTAL	FEM	MASC	TOTAL	FEM	MASC	TOTAL	FEM	MASC	TOTAL	FEM	MASC	TOTAL	FEM	MASC	TOTAL	FEM	MASC
A	63.465	28.851	34.614	5.119	1.972	3.147	15.120	7.266	7.854	15.279	7.692	7.587	16.448	7.997	8.451	11.499	3.924	7.575
AB	1.967.090	610.393	1.356.697	204.120	57.293	146.827	463.540	160.830	302.710	471.695	170.985	300.710	461.066	148.884	312.182	366.669	72.401	294.268
AC	185.672	2.704	182.968	3.114	40	3.074	11.119	182	10.937	17.385	338	17.047	42.483	687	41.796	111.571	1.457	110.114
ACC	12	5	8	-	-	-	-	-	-	2	1	1	5	3	2	5	1	4
ACCB	296	105	191	7	2	5	29	12	17	78	29	49	108	47	61	74	15	59
ACCC	32	1	0	-	-	-	-	-	-	5	-	5	8	-	8	19	1	18
ACCD	11	0	11	-	-	-	2	-	2	3	-	3	3	-	3	3	-	3
ACCE	43	9	34	-	-	-	1	-	1	2	-	2	22	5	17	18	4	14
AD	250.987	10.871	240.116	2.096	50	2.046	31.893	1.414	30.479	60.427	3.010	57.417	87.102	4.291	82.811	69.469	2.106	67.363
AE	166.923	2.023	164.900	597	6	591	11.312	169	11.143	31.168	487	30.681	63.548	823	62.725	60.298	538	59760
B	2.715.596	1.447.866	1.267.730	140.940	74.174	66.766	324.216	187.946	136.270	386.003	237.575	148.428	694.664	412.853	281.811	1.169.773	535.318	634.455
C	175.131	4.043	171.088	699	21	678	2.084	82	2.002	3.979	178	3.801	21.237	570	20.667	147.132	3.192	143.940
D	157.965	10.588	147.377	418	29	389	5.478	512	4.966	12.856	1.468	11.388	41.375	4.081	37.294	97.838	4.498	93.340
E	101.181	998	100.183	128	3	125	1.828	29	1.799	6.382	111	6.271	30.842	428	30.414	62.001	427	61.574
Total	5.784.404	2.118.457	3.665.917	357.238	133.590	223.648	866.622	358.442	508.180	1.005.264	421.874	583.390	1.458.911	580.669	878.242	2.096.369	623.882	1.472.487

Fonte: BI Celepar – Detran PR

O envelhecimento da população repercute na dinâmica econômica, social e política (Oliveira, 2016). O desafio imposto por essa nova realidade demográfica exige ações governamentais de ordem econômica, política e cultural para garantir aos idosos uma vida ativa e produtiva (IBGE, 2002; Organização Mundial de Saúde, 2005). Ainda na perspectiva do Envelhecimento Ativo, a OMS, considerando a urbanização e o envelhecimento populacional como duas grandes forças trazidas do século XX, desenvolveu o Projeto Cidade Amiga do Idoso, em 2005, no Rio de Janeiro, durante o XVIII Congresso da Associação Internacional de Gerontologia e Geriatria, que originou então o Guia Global da Cidade Amiga do Idoso, lançado, mundialmente, em 1º de outubro de 2007, em comemoração ao Dia Internacional do Idoso. O objetivo do referido projeto foi verificar quais características uma cidade deve ter para ser amigável aos seus moradores mais velhos (Barreto, 2012, p. 21).

Para a OMS, o Envelhecimento Ativo é composto por três pilares: saúde, participação e segurança, e por seis determinantes: (1) serviços sociais e de saúde; (2) determinantes comportamentais; (3) determinantes pessoais; (4) determinantes sociais; (5) determinantes econômicos; (6) ambiente físico. Barreto, (2012) afirma que uma cidade que considera estes aspectos é capaz de oferecer à sua população a possibilidade de envelhecer bem, e aos seus idosos, condições para uma vida digna e com qualidade (OMS, 2005).



RECIMA21 - REVISTA CIENTÍFICA MULTIDISCIPLINAR ISSN 2675-6218

A PESSOA IDOSA: ENVELHECIMENTO ATIVO, MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE NO TRÂNSITO URBANO
E O PAPEL DO POLICIAL MILITAR COMO AGENTE DE TRÂNSITO
Eduardo Miguel Felício Fagundes, Suellen Cristo de Freitas

A Política Nacional de Mobilidade Urbana, da respectiva Lei 12.587/12, declara que nos territórios os governos possibilitem a autonomia almejada por cidades em deslocamentos, pois promove a sua acessibilidade na mobilidade urbana por meio dos serviços, em modos de transporte e nas infraestruturas, neles tendo constante avaliação e qualificação do funcionamento, e inclusive sendo simultaneamente coordenados e organizados (Brasil, 2012).

Nesse sentido, Blanco *et al.*, (2014) afirmam que o envelhecimento vem sendo acompanhado pelo aumento da expectativa de vida, ações de saúde e de qualidade de vida são ideais para que os idosos possam enfrentar os problemas de saúde e adquirir um processo de envelhecimento mais ativo. Manter a autonomia e independência durante o processo de envelhecimento é uma meta fundamental para indivíduos e governantes. Os estudos alvo desta pesquisa declaram que o envelhecimento ativo combate as iniquidades, incentiva as pessoas idosas a serem ativas no trabalho, a prática de exercícios físicos e a se movimentar, assim promove o aumento da socialização, da autonomia e da independência no meio urbano.

2 A VULNERABILIDADE DA PESSOA IDOSA NO TRÂNSITO URBANO

O envelhecimento se torna um grande desafio global, tanto em países desenvolvidos, como em países em desenvolvimento. No ano de 2050, os idosos corresponderão cerca de 25 a 29%, valor similar ao verificado, no momento, apenas no Japão, cuja população idosa corresponde a 30% da população total (ONU, 2016). No Brasil, a Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua – Características dos Moradores e Domicílios, divulgada pelo (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), demonstra que este manteve a tendência de envelhecimento dos últimos anos e ganhou 4,8 milhões de idosos desde 2012, superando a marca dos 30,2 milhões em 2017 (IBGE, 2018). No Brasil, a população a partir de 60 anos representa aproximadamente 0,8% dos residentes no país, o que corresponde a mais de vinte milhões e meio de indivíduos (IBGE, 2018).

A urbanização crescente é observada em todo o mundo. Cerca de 50% da população do planeta mora em cidades e, no futuro próximo, em 2030, esse percentual poderá ultrapassar os 60% (OMS, 2007). No Brasil, mais de 80% das pessoas vivem em áreas consideradas urbanas pelos critérios do IBGE (IBGE, 2011). Além da urbanização crescente da população mundial, outra tendência a se considerar contemporaneamente é o novo arranjo demográfico das cidades em todo o mundo. O crescimento da população de idosos é um fenômeno nunca antes observado e ainda falar da mobilidade da pessoa idosa é referir-se à sua capacidade física para se movimentar e realizar suas atividades fora do ambiente domiciliar, ou seja, atividades externas à sua casa. (Barreto, 2012).

O processo de envelhecimento é considerado como natural. Contudo, o envelhecimento populacional é um fenômeno social mundial com diferenças consideráveis nesse processo, pois as mudanças biopsicossociais variam de pessoa para pessoa, influenciados por múltiplos fatores, como estilo de vida, meio ambiente, genética e fatores internos. Devido à melhoria nos cuidados à saúde, à diminuição da taxa de fecundidade e ao aumento da expectativa de vida ao nascer, o processo de



RECIMA21 - REVISTA CIENTÍFICA MULTIDISCIPLINAR ISSN 2675-6218

A PESSOA IDOSA: ENVELHECIMENTO ATIVO, MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE NO TRÂNSITO URBANO
E O PAPEL DO POLICIAL MILITAR COMO AGENTE DE TRÂNSITO
Eduardo Miguel Felício Fagundes, Suellen Cristo de Freitas

envelhecimento estrutural da população tem se intensificado nas últimas décadas, permitindo que grande parte da população idosa consiga manter um estilo de vida mais ativo, permanecendo ainda tráfegando pelas cidades como pedestres, ciclistas e condutores de veículos automotores (Duarte *et al.* 2021).

Há uma desigualdade considerável, conforme Barreto (2012), no acesso dos idosos aos bens e serviços disponíveis nas grandes cidades e essa desigualdade compromete sobremaneira o seu desenvolvimento e comprometerá ainda mais, caso se insista em negar a presença maciça desse grupo populacional. Conhecer a relação entre os idosos e as cidades e como estas respondem às necessidades de atenção integral aos seus idosos se constitui na questão a ser aqui tratada.

Em relação à vulnerabilidade do idoso aos acidentes de trânsito, estudos internacionais afirmam que o aumento da idade e a gravidade da lesão são preditoras para complicações e mortalidade (Santos, 2015). Além das condições funcionais, culturais e socioeconômicas do idoso, existe influência das atuais condições do tráfego e atitudes inadequadas no trânsito, como a imprudência por parte de motoristas de carros e pilotos de motocicletas, assim como a travessia do idoso fora da faixa de segurança ou com o semáforo fechado (Santos, 2017).

Urbanização e envelhecimento crescem de modo intenso e acelerado e com forte interface, ainda são insuficientes as referências na literatura científica sobre o futuro das grandes cidades, considerando o crescente contingente de idosos que estas terão e a necessidade de respostas às demandas próprias desse grupo etário (OMS, 2007). O envelhecimento da população repercute na dinâmica econômica, social e política (Barreto, 2012). O desafio imposto por essa nova realidade demográfica exige ações governamentais de ordem econômica, política e cultural para garantir aos idosos uma vida ativa e produtiva (IBGE, 2002; Organização Mundial de Saúde, 2005).

A Lei nº 9.503/1997 que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), destaca as regras relacionadas a vulnerabilidade dos usuários no trânsito, mas ainda não estabelece uma idade máxima para ser habilitado, contudo, estabelece que, após os 50 anos, o tempo de validade da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) é menor.

Dentro da complexidade do usuário vulnerável no trânsito, é necessário o olhar atento e direcionado dos órgãos competentes ao usuário idoso, pois há aumento significativo de traumas por acidente de trânsito nesse grupo, cujo manejo deve ser especializado, acompanhando de forma contínua o cenário onde há o aumento de idosos circulando no trânsito. Assuntos relacionados a vulnerabilidade dos idosos no trânsito devem ser tratados com prioridade, especialmente aqueles relacionados ao planejamento e deslocamento urbano. O CTB, por exemplo, normatiza as regras para fiscalização do estacionamento irregular das vagas de idosos e deficientes físicos estão descritas no artigo 181, inciso XX do CTB a fim de considerar a vulnerabilidade e minimizar as limitações de mobilidade do idoso condutor.

Em 2010, foi criado o Projeto Vida no Trânsito (PVT), ampliando parcerias, incluindo novas metodologias para definição e seleção de fatores de riscos, definição dos planos intersetoriais locais,



RECIMA21 - REVISTA CIENTÍFICA MULTIDISCIPLINAR ISSN 2675-6218

A PESSOA IDOSA: ENVELHECIMENTO ATIVO, MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE NO TRÂNSITO URBANO
E O PAPEL DO POLICIAL MILITAR COMO AGENTE DE TRÂNSITO
Eduardo Miguel Felício Fagundes, Suellen Cristo de Freitas

e de grupo intersetorial de condução local e nacional (Neto, 2012). O Projeto Vida no Trânsito conta com ampla parceria envolvendo instituições nacionais, internacionais e locais, na laboração de um plano de ações integradas e intersetoriais de segurança no trânsito, visando reduzir este quadro de morbimortalidades (Malta *et al.*, 2014).

O mesmo projeto articula ainda, ações integradas de educação, engenharia de trânsito, fiscalização, pesquisa e comunicação social e as intervenções necessárias são definidas em parceria e as ações executadas segundo as responsabilidades e especificidades de cada instituição. São exemplos as fiscalizações, como as *blitzes* para checagem de consumo de álcool em condutores, em que o planejamento e execução se dá de forma integrada entre a Polícia Militar, Órgão Municipal de Trânsito, Polícia Militar Rodoviária Estadual, Polícia Rodoviária Federal, Detran, o que potencializa o impacto da operação (Malta *et al.*, 2014).

As condições de mobilidade urbana e de transporte são determinantes no acesso e utilização de bens e serviços nas grandes cidades, dentre eles os serviços de saúde. Muitos idosos mantêm a habilidade de dirigir de maneira competente e segura e, basear-se unicamente na idade cronológica para tomar a decisão de impedir que uma pessoa idosa dirija, não encontra sustentação no conhecimento atual e não constitui prática desejável. Evidências confirmam que determinadas condições médicas predis põem, substancialmente, a sinistros de trânsito, principalmente em pessoas idosas (Adura *et al.*, 2023).

É fácil perceber a fragilidade dos idosos na utilização da via pública consequência tanto do comportamento do idoso quanto de outros usuários das vias. São achados em revisão sistemática da produção acadêmica brasileira sobre causas externas e violências na população idosa, do ponto de vista da mortalidade, que há a proeminência dos acidentes de trânsito nessa população (Minayo, 2010 *apud* Santos *et al.*, 2016). Conforme Freitas (2015, p. 02) afirma, “pesquisas em outros países mostram que, muitas vezes, o idoso classificado como tal não se considera idoso e, por isso, não tem percepção de seu risco aumentado para acidentes e lesões”.

3 MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE DO IDOSO NO TRÂNSITO

A Lei 12.587/12, conhecida como Lei da Mobilidade Urbana, determina aos municípios a tarefa de planejar e executar a política de mobilidade urbana (BRASIL, 2012). O planejamento urbano, já estabelecido como diretriz pelo Estatuto da Cidade (Lei 10.257/01), é instrumento fundamental necessário para o crescimento sustentável das cidades brasileiras (BRASIL, 2001). A Lei 12.587/12 institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, em atendimento à determinação constitucional que a União institua as diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive transportes, além de tratar de questões da política urbana estabelecida pelo Estatuto da Cidade (Brasil, 2012). A mobilidade urbana é um dos fatores que mais afetam a tão desejada qualidade de vida na terceira idade.



RECIMA21 - REVISTA CIENTÍFICA MULTIDISCIPLINAR ISSN 2675-6218

A PESSOA IDOSA: ENVELHECIMENTO ATIVO, MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE NO TRÂNSITO URBANO
E O PAPEL DO POLICIAL MILITAR COMO AGENTE DE TRÂNSITO
Eduardo Miguel Felício Fagundes, Suellen Cristo de Freitas

O envelhecimento da população exige que os padrões de urbanização evoluam. Planejar as condições de mobilidade de cidades de todo o porte, considerando o crescente contingente de idosos, além das pessoas com deficiência, é indispensável, urgente e salutar. Para tanto o estatuto do idoso, Lei 10.741/2003, prevê em seu artigo 39 que idosos maiores de 65 anos têm direito à gratuidade para utilizar os transportes públicos coletivos, exceto nos serviços especiais, no parágrafo 2º do mesmo artigo, está previsto a reserva de 10% dos assentos dos coletivos, devidamente identificados com a indicação de que são preferenciais para idosos. (Brasil, 2003). Para viagens interestaduais, ou seja, entre estados diferentes, o artigo 40 do Estatuto prevê a quantia de 2 vagas gratuitas para idosos, além de desconto de 50% do valor das passagens, caso as vagas gratuitas já estejam ocupadas e o idoso comprove renda igual ou inferior a 2 salários-mínimos. O artigo 41 garante a reserva de 5% das vagas em estacionamentos públicos e privados para idosos. Por fim, o artigo 42 assegura prioridade e segurança para idoso nos procedimentos de embarque e desembarque dos veículos do sistema de transporte coletivo (Brasil, 2003).

Mobilidade urbana, segundo o inciso II do art. 4º da Lei nº 12.587/12, é a condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano (Brasil, 2012). É um atributo das cidades que se refere à facilidade de deslocamentos de pessoas e bens no espaço urbano, ou seja, está relacionado com as condições das vias de acesso e as possibilidades de circulação (Ribeiro, 2014). A mobilidade na cidade vai além das condições de deslocamento e uso dos meios de transporte e diz respeito às relações dos indivíduos com o espaço, com os objetos e os meios empregados para o deslocamento.

Acessibilidade, também definida no inciso III do art.4º da Lei nº 12.587/12, é entendida como a “facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos a autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor” (Brasil, 2012). Ou seja, é a possibilidade de se alcançar com autonomia e segurança os destinos desejados na cidade, ir e vir sem obstáculos, em condição segura, nos espaços urbanos. É a condição de alcance para utilização de edificações, espaço, mobiliário e equipamentos urbanos (Ribeiro, 2014).

Nem todos os ambientes civis estão preparados para um envelhecimento ativo e seguro. Estudos nacionais e internacionais afirmam que a ocorrência de fatores comuns ao envelhecimento, tais como fragilidade, comorbidades, polifarmácia e limitações funcionais, físicas e cognitivas tornam a prevenção de lesões traumáticas mais complicadas entre os idosos (Santos *et al.*, 2015). São achados em revisão sistemática da produção acadêmica brasileira sobre causas externas e violências na população idosa, do ponto de vista da mortalidade, que há a proeminência dos acidentes de trânsito nessa população (Minayo, 2010 *apud* Santos *et al.*, 2016).

Ferreira (2016) ressalta que tanto o Estatuto da Cidade quanto a Política Nacional de Mobilidade Urbana e o Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana garantem à população idosa, a acessibilidade urbana e a mobilidade como liberdade da cidadania na execução das necessidades cotidianas, com segurança e autonomia, em sua locomoção no espaço urbano. Os obstáculos



RECIMA21 - REVISTA CIENTÍFICA MULTIDISCIPLINAR ISSN 2675-6218

A PESSOA IDOSA: ENVELHECIMENTO ATIVO, MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE NO TRÂNSITO URBANO
E O PAPEL DO POLICIAL MILITAR COMO AGENTE DE TRÂNSITO
Eduardo Miguel Felício Fagundes, Suellen Cristo de Freitas

urbanos dificultam essas conquistas e contribuem para o isolamento social de pessoas idosas no Brasil (Gomes, 2017).

Segundo a Organização Pan Americana de Saúde (OPAS), alguns fatores de risco comprometem a segurança no trânsito: vias mal projetadas, infraestrutura viária insegura, sinalização insuficiente, inadequada ou comprometida; veículos inseguros; comportamentos dos usuários: velocidade inadequada; desrespeito às leis/normas de trânsito; direção desatenta; influência de substâncias como álcool, drogas; não utilização de equipamentos de segurança e a disputa por acessibilidade e segurança entre pedestres e condutores de veículos podem comprometer a qualidade de vida dos usuários de forma considerável. Os programas voltados para o trânsito direcionados a pessoa idosa deve considerar as necessidades para sua mobilidade, bem como sua habilidade e limitações em se locomover com segurança (OPAS, 2013).

A capacidade para solucionar problemas, conforme afirma Rogerio (2023), assim como outras faculdades cognitivas, diminui com a idade, porém, os mais idosos não podem ser considerados menos aptos que os jovens, pois a aprendizagem, a assimilação de novos conhecimentos e hábitos, podem ocorrer em quaisquer idades, embora a velocidade com que essa assimilação ocorra nas pessoas idosas possa demandar um tempo maior, portanto, é considerado um erro, associar pessoas idosas a estereótipos como doentes, senis, frágeis, passivos, improdutivos etc., que só reforçam crenças sociais preditivas de violência psicológica contra a população idosa.

Pessoas idosas valorizam a atividade de dirigir, pois conduzir um veículo favorece o vínculo com a comunidade e traz a percepção de autonomia e veículo favorece o vínculo com a comunidade e traz a percepção de autonomia e independência (Almeida, 2016). Não há uma idade limite para as pessoas pararem de dirigir, mas, conforme Rogério (2023), há determinadas condições que devem ser consideradas não só pelas pessoas idosas, como também por familiares e pessoas próximas. Há fatores associados ao processo de envelhecimento, aliados ao comportamento das pessoas no trânsito urbano, que transformam essa população em um grupo de risco no espaço público.

Além das condições funcionais, culturais e socioeconômicas do idoso, existe influência das atuais condições do tráfego e atitudes inadequadas no trânsito, como a imprudência por parte de motoristas de carros e pilotos de motocicletas, assim como a travessia do idoso fora da faixa de segurança ou com o semáforo fechado (Santos, 2017). Segundo Rotta *et al.*, (2020), o perigo e os riscos urbanos presentes na maioria das cidades brasileiras, assim como os problemas, inadequação ou ausência de estrutura urbana, dificultam e reduzem a participação e a presença, assim como a qualidade de vida dos pedestres idosos.

É importante destacar que os fatores limitantes relacionados ao avanço da idade, como a falta de atenção, distúrbios do equilíbrio corporal, dificuldades visuais e auditivas, podem contribuir para Acidentes de Trânsito (Furtado *et al.*, 2019). Prejuízos cognitivos também são apontados como importantes fatores de risco para este grupo. As capacidades reduzidas de recuperação de lesões, por conta das doenças preexistentes, acabam evoluindo a óbito por lesões menos graves e de modo



RECIMA21 - REVISTA CIENTÍFICA MULTIDISCIPLINAR ISSN 2675-6218

A PESSOA IDOSA: ENVELHECIMENTO ATIVO, MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE NO TRÂNSITO URBANO
E O PAPEL DO POLICIAL MILITAR COMO AGENTE DE TRÂNSITO
Eduardo Miguel Felício Fagundes, Suellen Cristo de Freitas

mais precoce do que os indivíduos mais novos (Furtado *et al.*, 2019). As características fisiológicas do envelhecimento representam maior risco para acidentes de trânsito, pois “o processo de envelhecimento leva a um déficit motor, representado por menor velocidade, reflexos, força, agilidade, instabilidade, que por si só representa um importante fator de risco para quedas e atropelamentos entre idosos” (Júnior *et al.*, 2016, p. 04).

Para que tenhamos acessibilidade no ambiente físico das cidades, conforme aponta o Caderno Técnico de Mobilidade e Acessibilidade Urbana, é necessário eliminar barreiras e adotar o desenho universal, ou seja, projetar pensando em todos os usuários, respeitando as diferenças entre as pessoas. Para isso, projetos e obras devem inserir soluções de caráter universal, como guias rebaixadas e rampas nas travessias, em substituição a degraus, calçadas com larguras adequadas para atender aos que carregam carrinhos de bebê ou de compras e às pessoas com deficiência e restrição de mobilidade (IPHAN, 2014).

Projetos e obras devem inserir soluções de caráter universal, como guias rebaixadas e rampas nas travessias, em substituição a degraus, calçadas com larguras adequadas para atender aos que carregam carrinhos de bebê ou de compras e às pessoas com deficiência e restrição de mobilidade como os idosos. A acessibilidade do idoso no trânsito urbano não se configura como uma questão meramente técnica, mas como uma questão social: o pleno direito ao uso da cidade (Ribeiro *et al.*, 2014).

A Fundação de Assistência Social (FAS) do Município de Curitiba, através do Programa Cidades e Comunidades Amigas das Pessoas Idosas no âmbito do Município de Curitiba, Paraná, conta com um Comitê Gestor, instituído pelo Decreto Nº 265, de 27 de fevereiro de 2023, que tem como objetivo promover a implementação, acompanhamento e avaliação do Programa com o intuito de propor, articular e auxiliar os órgãos da Administração Pública direta e entidades da Administração Pública indireta municipal na execução de políticas públicas voltadas ao envelhecimento saudável (Curitiba - PR, 2023).

Considerando esses aspectos, a cidade de Curitiba, Paraná, recebeu Selo Ouro de cidade inteligente pelo Vale do Pinhão e foi eleita a 2ª cidade mais inteligente, tecnológica e inovadora do país, pelo *Ranking Connected Smart Cities*. Também foi certificada pela Rede Global de Cidades e Comunidades Amigas das Pessoas Idosas, da Organização Mundial da Saúde (OMS), por contar com uma rede robusta de atenção e políticas públicas multissetoriais e inclusivas pelo envelhecimento saudável. Apresentou ainda em 2023, no *Connected Smart Cities 2023*, Cenários da Cidade – Curitiba Longevidade, um estudo sobre longevidade desenvolvido pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (Ippuc), demonstrando forte interesse do setor executivo aliado ao educativo, na promoção de subsídios para que as políticas públicas possam, em conjunto, compatibilizar suas ações e preparar a cidade para o futuro próximo. O Cenários da Cidade, indica um diagnóstico e caminhos na direção de uma cidade acolhedora e resiliente



RECIMA21 - REVISTA CIENTÍFICA MULTIDISCIPLINAR ISSN 2675-6218

A PESSOA IDOSA: ENVELHECIMENTO ATIVO, MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE NO TRÂNSITO URBANO
E O PAPEL DO POLICIAL MILITAR COMO AGENTE DE TRÂNSITO
Eduardo Miguel Felício Fagundes, Suellen Cristo de Freitas

garantindo a autonomia a partir da inclusão, da oferta de espaços públicos acessíveis e seguros para a pessoa idosa inserida no trânsito urbano.

4 SEGURANÇA DO IDOSO NO TRÂNSITO URBANO: FISCALIZAÇÃO E POLICIAMENTO OSTENSIVO

Segundo a Constituição Federal (CF) (BRASIL, 1988, art. 144, § 5º) e a Constituição Estadual (Paraná, 1989, art. 48, "caput"), conforme aponta Klemps (2021), cabem às Polícias Militares e a polícia ostensiva a preservação da ordem pública, assim como a atividade de defesa civil através dos Corpos de Bombeiros, cabendo à Polícia Civil (art. 144, § 4º - CF e art. 147 - CE) exercer as funções de polícia judiciária e a apuração de infrações penais, exceto as militares. De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), em seu § 4º do Art. 280, ocorrendo infração prevista na legislação de trânsito, o policial militar poderá lavrar auto de infração (Klemps, 2021).

No Estado do Paraná o Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN) delegou à Polícia Militar do Paraná, através do seu efetivo, a função de agente da autoridade de trânsito para atuar no trânsito Urbano por força do convênio nº 018/17 (KLEMPES, 2021). O policiamento ostensivo de trânsito urbano é executado exclusivamente em vias urbanas abertas à circulação, consideradas vias públicas, visando disciplinar a circulação de veículos automotores, pedestres, semoventes e ciclistas, de acordo com as normas estabelecidas no CTB, bem como pelas resoluções do CONTRAN (Klemps, 2021).

É importante ressaltar que a Polícia Ostensiva está atenta a qualquer tipo de ocorrência envolvendo o idoso, não só na esfera familiar, como nas ruas, em bancos, transporte coletivo e outros locais públicos, mas especialmente aquelas ligadas a mobilidade do idoso no trânsito.

Para assegurar a segurança do idoso no trânsito, por meio da Lei nº 13.281/2016, foi normatizado regras, garantindo, por exemplo, que o estacionamento em vagas destinadas a idoso ou deficientes passa a ser punida como infração gravíssima (Brasil, 2016). O CTB também prevê que os deficientes físicos, as crianças, os idosos e os gestantes terão sempre preferência de passagem, independentemente da existência de sinalização. Portanto, o condutor que não retirar seu veículo, podendo fazê-lo com segurança, quando essas pessoas tiverem a intenção de atravessar a via, estará cometendo a infração de trânsito prevista no Artigo 214, inciso III do CTB.

No Estado do Paraná, por meio dos dados da Secretaria da Administração e da Previdência (SEAP), o site do Portal da Transparência publicou que atualmente há cerca de 16.210 Policiais Militares no serviço ativo, entretanto, segundo o programa de Gestão de Infrações de Trânsito (GIT) gerido pelo Detran/PR, 9.766 são agentes da autoridade de trânsito urbano, ou seja, apenas 60,24% de todo o efetivo Policial Militar está apto a fiscalizar e autuar qualquer condutor que cometa as infrações previstas no CTB que garantem direitos à pessoa idosa no trânsito (Paraná, 2024).

Desta forma, deve-se promover a conscientização dos policiais militares a necessidade de serem agentes de autoridade de trânsito, bem como a sua contínua atualização da legislação pertinente ao trânsito, em especial, a destinada ao grupo de vulneráveis, isto para atender o fiel



RECIMA21 - REVISTA CIENTÍFICA MULTIDISCIPLINAR ISSN 2675-6218

A PESSOA IDOSA: ENVELHECIMENTO ATIVO, MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE NO TRÂNSITO URBANO
E O PAPEL DO POLICIAL MILITAR COMO AGENTE DE TRÂNSITO
Eduardo Miguel Felício Fagundes, Suellen Cristo de Freitas

cumprimento do exercício de fiscalização de trânsito pois são inúmeros os obstáculos que a pessoa idosa enfrenta para transitar nos centros urbanos, estando ainda mais sujeitas a acidentes de trânsito pois o trânsito e tráfego não são planejados para pessoas de idade avançada.

A violência no trânsito afeta consideravelmente os idosos, pois sua maior vulnerabilidade e dificuldade na recuperação, incorre em maior chance de hospitalização, em comparação a outras faixas etárias (Pinto *et al.*, 2016), além do maior tempo de hospitalização em consequência de maior gravidade dos traumas, lesões sofridas e do próprio processo de envelhecimento (Silveira *et al.*, 2002 *apud* Pinto, 2016.). Tais situações, potencializam os eventos traumáticos no trânsito e os reafirmam como problema de saúde pública (Furtado, 2019).

Em relação às infrações de trânsito mais comumente cometidas por pessoas idosas, na direção, conforme a Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (ABRAMET), destacam-se: desobediência a sinais de parada e farol vermelho, incapacidade de fazer conversão à esquerda com segurança, efetuar retorno proibido, ultrapassagem perigosa e não circular pelo lado direito da via e devem-se, na maioria das vezes, a déficits de atenção e memorização (ABRAMET, 2023). Pessoas idosas comumente apresentam déficits na atenção dividida, particularmente quando as tarefas demandadas são múltiplas e mais complexas (Papalia *apud* Adura *et al.*, 2023).

Por outro lado, a ABRAMET destaca que as pessoas idosas são mais experientes como condutores e, em geral, são mais prudentes quando na direção de um veículo. Não dirigem em excesso de velocidade ou alcoolizados, salvo exceções, utilizam o cinto de segurança com mais frequência que os demais condutores, não cometem infrações conscientemente e cuidam da manutenção do veículo e planejam com mais cuidado os seus deslocamentos (ABRAMET, 2023).

Os idosos são usuários vulneráveis do trânsito urbano e tornam-se, portanto, ainda mais suscetíveis em decorrência das limitações próprias do envelhecimento, como também devido a ações desatentas dos motoristas e à déficit do planejamento urbano, dentre outros fatores.

Assim sendo, urge investir em esforços para prevenir e reduzir as mortes e lesões por acidentes neste grupo populacional, criando-se estratégias adequadas para minimizar tais ocorrências, considerando que é dever do Estado, através de promoção, prevenção e fiscalização do trânsito em vias urbanas, garantir a redução de acidentes. O policial militar na figura de agente de trânsito que atua na linha de frente deve trabalhar na conscientização através de campanhas de educação no trânsito, bem como na severa fiscalização das normas de trânsito destinadas especialmente aos idosos.

5 MÉTODO

O objeto deste estudo foi realizado por meio de um levantamento bibliográfico qualitativo, o que permitiu um rol amplo e crítico da literatura existente, bem como a compreensão e aprofundamentos do tema proposto. Para tanto, foram utilizados os descritores “idosos”, “envelhecimento ativo”, “idoso no trânsito urbano”, “mobilidade e acessibilidade do idoso” nas bases



RECIMA21 - REVISTA CIENTÍFICA MULTIDISCIPLINAR ISSN 2675-6218

A PESSOA IDOSA: ENVELHECIMENTO ATIVO, MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE NO TRÂNSITO URBANO
E O PAPEL DO POLICIAL MILITAR COMO AGENTE DE TRÂNSITO
Eduardo Miguel Felício Fagundes, Suellen Cristo de Freitas

de pesquisa virtual Scielo, Google Acadêmico e LILACS, com o objetivo de encontrar artigos científicos nacionais publicados no período compreendido entre 2013 e 2023. Efetuou-se a exclusão de artigos cujo tema não abordado como parte do assunto principal. A coleta de dados ocorreu durante o período de outubro de 2023 até janeiro de 2024.

5.1 Resultados e discussão

Foram encontrados 25 artigos que, em um primeiro momento, os autores avaliaram as palavras-chave e os resumos, visando agrupar aqueles que contemplam a relação entre os descritores. Destes artigos, apenas 13 puderam ser considerados para o estudo. Em relação ao tipo de pesquisa, evidenciou-se: 01 estudo transversal comparativo quantitativo retrospectivo, 01 Pesquisa-ação, de abordagem mista, observacional, do tipo transversal, 01 estudo qualitativo Pesquisa-intervenção, 01 Pesquisa Descritiva, 01 Estudo com dados agregados do tipo Série Temporal, 03 Revisão Integrativa da Literatura e Levantamento Bibliográfico, 01 Estudo Qualitativo, Descritivo, tipo Análise Reflexiva, 01 Estudo Qualitativo, 01 Estudo Transversal, 01 Estudo Longitudinal Retrospectivo e 01 Estudo de Caso.

Este estudo teve como base e perspectiva o levantamento bibliográfico e revisão da literatura, mas também foram citados para fins de articulação, Relatórios da OMS, Guia Global: Cidade Amiga do idoso (OMS, 2008), Cadernos Técnicos disponibilizados pelos Ministérios do Governo Federal, Leis Federais, Leis Estaduais e Municipais, bem como Projetos, Censo Demográfico (IBGE) e dados do Anuário do DETRAN/PR.

Cada artigo foi analisado de forma minuciosa através de fichamentos para orientar a estrutura textual. A estrutura textual foi organizada trazendo definições e descrições sobre Envelhecimento Ativo, Idoso no trânsito urbano, vulnerabilidade, mobilidade e acessibilidade, sendo encontrado os temas principais a relevantes a serem apresentados e discutido ao longo desse trabalho. Também foram consideradas para este estudo a explanação da atuação dos agentes de trânsito e do policiamento ostensivo para garantir a eficácia das leis destinadas a esse público.

6 CONSIDERAÇÕES

O envelhecimento populacional e o processo de urbanização das cidades são duas tendências mundiais que, em conjunto, representam as maiores forças que moldam o século XXI. A abordagem integral da pessoa idosa no contexto do envelhecimento ativo e da mobilidade no trânsito urbano emerge como uma demanda urgente e crucial nas políticas públicas e na concepção de ambientes urbanos. A definição da Organização Mundial de Saúde sobre envelhecimento ativo como a otimização de oportunidades de saúde, participação e segurança destaca a necessidade de criar condições propícias para uma vida digna e com qualidade à medida que a população envelhece. No entanto, a vulnerabilidade da pessoa idosa no trânsito urbano ressalta desafios significativos, incluindo a necessidade de adaptação das cidades e a promoção de práticas de direção seguras.



RECIMA21 - REVISTA CIENTÍFICA MULTIDISCIPLINAR ISSN 2675-6218

A PESSOA IDOSA: ENVELHECIMENTO ATIVO, MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE NO TRÂNSITO URBANO
E O PAPEL DO POLICIAL MILITAR COMO AGENTE DE TRÂNSITO
Eduardo Miguel Felício Fagundes, Suellen Cristo de Freitas

No trânsito urbano, a vulnerabilidade dos idosos é evidenciada por desigualdades no acesso aos bens e serviços, além de um aumento significativo nos traumas por acidentes de trânsito nesse grupo. O reconhecimento das condições funcionais, culturais e socioeconômicas dos idosos é fundamental para desenvolver estratégias eficazes de prevenção de acidentes. O estudo destaca ainda a importância de considerar fatores como a capacidade cognitiva, déficits de atenção e as condições do tráfego ao avaliar a segurança no trânsito para os idosos. Contudo, é crucial reconhecer que os idosos, em sua maioria, apresentam características positivas como experiência e prudência na condução.

Aponta-se ainda para a necessidade de uma abordagem integrada, envolvendo setores governamentais, a sociedade civil e profissionais de saúde, a fim de criar ambientes urbanos verdadeiramente inclusivos, seguros e propícios ao envelhecimento ativo. Essa perspectiva reforça a importância de transformar desafios demográficos em oportunidades para o desenvolvimento sustentável e equitativo das cidades.

A urbanização crescente e o aumento da expectativa de vida acentuam a importância de políticas e estratégias que considerem as demandas específicas dos idosos. O envelhecimento da população não apenas impacta a dinâmica econômica, social e política, mas também evidencia a necessidade de investimentos em infraestrutura acessível e segura. O Projeto Cidade Amiga do Idoso, desenvolvido pela OMS, destaca a importância de características urbanas amigáveis aos idosos para promover seu bem-estar, e também propõe diretrizes específicas para o desenvolvimento urbano, considerando as particularidades e necessidades dos idosos.

É obrigação da família, da sociedade e do poder público, zelar e assegurar com absoluta prioridade o efetivo direito à vida do idoso. Apesar de direitos e garantias constituídos, do rigor penal do Estatuto do Idoso e do próprio Código Repressivo Brasileiro que complementa as diversas punições para os seus transgressores, o grupo de usuários vulneráveis no trânsito continua sendo desrespeitada e vítima dos mais diversos tipos de violência.

O Código de Trânsito Brasileiro afirma que, por meio de convênio, a Polícia Militar atuará na fiscalização de trânsito, sendo de substancial importância um olhar atento, mas também educativo e por fim punitivo aos transgressores, a ser utilizado, para assim minimizar a vulnerabilidade do idoso no trânsito. Por isso a importância de uma Polícia Militar sensibilizada com essa temática e que execute o Policiamento Ostensivo no trânsito de forma exemplar, pois o Trânsito é uma de suas especialidades. Os policiais militares estaduais na função de agentes de trânsito, responsáveis pelas fiscalizações de trânsito, devem sempre encontrar-se atualizados com a legislação de trânsito pertinentes, não só de forma global, mas especialmente estas destinadas ao grupo de usuários vulneráveis, como os idosos, salientando que, a lei é o instrumento utilizado pelo Estado para manter a harmonia e o equilíbrio social, limitando a conduta humana, e sua violação, no campo penal.

Portanto, o envelhecimento ativo e a mobilidade do idoso no trânsito urbano representam desafios complexos que requerem abordagens interdisciplinares, colaboração entre setores



RECIMA21 - REVISTA CIENTÍFICA MULTIDISCIPLINAR ISSN 2675-6218

A PESSOA IDOSA: ENVELHECIMENTO ATIVO, MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE NO TRÂNSITO URBANO
E O PAPEL DO POLICIAL MILITAR COMO AGENTE DE TRÂNSITO
Eduardo Miguel Felício Fagundes, Suellen Cristo de Freitas

governamentais e a conscientização da sociedade. Este trabalho ressalta a complexidade e a multidimensionalidade do envelhecimento ativo, com implicações significativas para o desenho urbano e políticas públicas. A abordagem integrada desses elementos é essencial para construir sociedades mais inclusivas, que reconheçam e valorizem a contribuição dos idosos, promovendo sua participação ativa e segura no tecido social e urbano. Essa perspectiva reforça a importância de transformar desafios demográficos em oportunidades para o desenvolvimento sustentável e equitativo das cidades.

REFERÊNCIAS

- ADURA, Flavio et al. Associação Brasileira de Medicina do Tráfego – ABRAMET. **Mobilidade e Condução Veicular da Pessoa Idosa**. São Paulo: ABRAMET, 2023.
- ALMEIDA, M. H. M.; CAROMANO, F. A.; RIBEIRO, S. S.; BATISTA, M. P. P. Programa de orientação com ênfase em práticas de autocuidado para motoristas idosos. **Revista Brasileira de Geriatria e Gerontologia**, v. 19, n. 2, p. 303-311, 2016.
- BARRETO, K. M. L. **Envelhecimento, mobilidade urbana e saúde**: um estudo da população idosa. 2012. Tese (Doutorado) - Fundação Oswaldo Cruz, Recife, 2012.
- BLANCO, P. H. M.; CASTILHO, M. M. Mobilidade urbana no contexto do idoso. **Rev. Cesumar, Ciências Humanas e sociais aplicadas**, v. 19 n. 1, jan./jun. 2014. Disponível em: <https://periodicos.unicesumar.edu.br/index.php/revcesumar/article/view/3051>. Acesso em: 03 jan. 2024.
- BRASIL. **Anuário Estatístico**. Curitiba: Departamento de Trânsito do Paraná (DETRAN), 2022. Disponível em: https://www.detran.pr.gov.br/sites/default/arquivos_restritos/files/documento/2023-07/anuario_2022.pdf. Acesso em: 03 jan. 2024.
- BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília: Senado, 1988. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 08 fev. 2021.
- BRASIL. **Estatuto da Pessoa Idosa e dá outras providencias**. Brasília: Planalto, 2022. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2003/10.741.htm. Acesso em: 17 nov. 2023.
- BRASIL. **Lei federal nº 12.587/12, de 3 de janeiro de 2012**. Institui Política Nacional de Mobilidade Urbana. Brasília, DF: Presidência da República, 30 Ministério Das Cidades, Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, 2013. Disponível em: https://antigo.mdr.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/cartilha_lei_12587.pdf. Acesso em: 03 jan. 2024.
- BRASIL. **Lei nº 1074/2003**. Brasília, DF: Estatuto do Idoso, 2003.
- BRASIL. **Lei nº 9.503/1997 – Código de Trânsito Brasileiro**. Brasília: Planalto, s. d. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503Compilado.htm. Acesso em: 04 jan. 2024.
- BRASIL. **Trânsito** [Internet]. Curitiba: Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC), s. d. Disponível em: <https://ippuc.org.br/storage/uploads/daac3b63-ce6f-49d6-805b-876ef3b3df3a/Curitiba-Longevidade.pdf>. Acesso em: 04 jan. 2024.



RECIMA21 - REVISTA CIENTÍFICA MULTIDISCIPLINAR ISSN 2675-6218

A PESSOA IDOSA: ENVELHECIMENTO ATIVO, MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE NO TRÂNSITO URBANO
E O PAPEL DO POLICIAL MILITAR COMO AGENTE DE TRÂNSITO
Eduardo Miguel Felício Fagundes, Suellen Cristo de Freitas

BRASÍLIA. **Mobilidade e acessibilidade urbana em centros históricos**. Brasília: Iphan, 2014. 120 p. (Cadernos Técnicos; 9). Disponível em: Acesso em 03 jan. 2024. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/CadTec9_CadernoAcessibilidade_m.pdf. Acesso em: 03 jan. 2024.

DUARTE, M. B.; SANTOS, A. B. B. V.; SOBRAL, F. C. M. Mortalidade por acidentes de trânsito em idosos nas regiões do Brasil no período de 2009 a 2018. **Práticas E Cuidado: Revista De Saúde Coletiva**, 2021. Disponível em: <https://www.revistas.uneb.br/index.php/saudecoletiva/article/view/10392>.

FEDERAÇÃO NACIONAL DAS ASSOCIAÇÕES DE DETRAN. **Segurança no trânsito para a terceira idade**. Curitiba: Detran, 2022. Disponível em: <http://fenasdetran.com/noticia/seguranca-no-transito-para-a-terceira-idade>. Acesso em: 03 jan. 2024.

FERREIRA, M. dos S. Ergonomia do envelhecimento: Acessibilidade e mobilidade urbana no Brasil. **Revista ergodesign & HCI**, Rio de Janeiro, v. 1, n. 4, p. 31-40, 2016. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.22570/ergodesignhci.v4i1.58>. Acesso em: 03 jan. 2024.

FUNDAÇÃO DE ASSISTÊNCIA SOCIAL (FAS). **Curitiba supera percentual nacional de população com mais de 60 anos**. Curitiba: FAS, /2023. Disponível em: <https://fas.curitiba.pr.gov.br/noticia.aspx?idf=3840>. Acesso em: 04 jan. 2024.

FURTADO, B. M. A. S. M.; LIMA, A. C. B.; FERREIRA, R. C. G. Road traffic accidents involving elderly people: an integrative review. **Revista Brasileira De Geriatria E Gerontologia**, v. 22, n. 3, 2019. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/1981-22562019022.190053>. Acesso em: 11 out. 2023.

GOMES, F. A.; CAMACHO, A. C. L. F. O idoso e a mobilidade urbana: uma abordagem reflexiva para a enfermagem. **Revista de enfermagem**, Recife, v. 11, n. 12, p. 5066-73, dec. 2017. Disponível em: <https://periodicos.ufpe.br/revistas/revistaenfermagem/article/view/23068/25344>. Acesso em: 03 jan. 2024.

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo demográfico 2000**. Rio de Janeiro: IBGE, 2001.

IBGE- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Agencia de Noticias**, 2018. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/20980-numero-de-idosos-cresce-18-em-5-anos-e-ultrapassa-30-milhoes-em-2017>. Acesso em: 11 out. 2023.

JÚNIOR, C. A. B.; FOLCHINI, A. B.; RUEDIGER, R. R. Estudo comparativo entre o trauma em idosos e não idosos atendidos em um Hospital Universitário de Curitiba. **Revista do Colégio Brasileiro de Cirurgiões**, v. 40, n. 4, p. 281-286. DOI: 10.1590/S0100-69912013000400005.

KERBER, V. L.; MACUCHI, R. da S.; LARA, Angela, M. de B.; BERTOLINI, S. M. M. G. Pedestre idoso e a percepção sobre o trânsito. **Cuadernos De Educación Y Desarrollo**, v. 15, n. 7, p. 6673–6693, 2023. Disponível em: <https://doi.org/10.55905/cuadv15n7-045>. Acesso em: 05 out. 2023.

KLEMPS, F. Policial militar X agente de autoridade de trânsito / Military police X transit authority agent. **Brazilian Journal of Development**, v. 7, n. 3, p. 26774–26787, 2021. Disponível em: <https://doi.org/10.34117/bjdv7n3-399>. Acesso em: 05 jan. 2024.

LENARDT, M. H. *et al.* Non-frail elderly people and their license to drive motor vehicles. **Revista Brasileira de Enfermagem**, v. 71, n. 2, p. 350–356, mar. 2018. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/0034-7167-2016-0675>. Acesso em: 03 jan. 2024.



RECIMA21 - REVISTA CIENTÍFICA MULTIDISCIPLINAR ISSN 2675-6218

A PESSOA IDOSA: ENVELHECIMENTO ATIVO, MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE NO TRÂNSITO URBANO
E O PAPEL DO POLICIAL MILITAR COMO AGENTE DE TRÂNSITO
Eduardo Miguel Felício Fagundes, Suellen Cristo de Freitas

MALTA, D. C. *et al.* A implementação das prioridades da Política Nacional de Promoção da Saúde, um balanço, 2006 a 2014. **Ciência & Saúde Coletiva**, v. 19, n. 11, p. 4301–4312, nov. 2014.

MENDES, T. A. B.; VALSECCHI, V. L. A. Armadilhas do espaço urbano. **Revista Einstein**, v. 5, n. 2, p. 99–104, 2007. Disponível em: <https://pesquisa.bvsalud.org/portal/resource/pt/lil-473689>. Acesso em: 05out. 2023.

MORAIS NETO, Otaliba Libânio de et al. Projeto Vida no Trânsito: avaliação das ações em cinco capitais brasileiras, 2011-2012. **Epidemiol. Serv. Saúde**, Brasília, v. 22, n. 3, p. 373-382, set. 2013. Disponível em: http://scielo.iec.gov.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1679-49742013000300002&lng=pt&nrm=iso.

OLIVEIRA, S. A. **Mobilidade e Segurança do Pedestre no trânsito nas cidades brasileiras**. 2016. 166f. Tese (Doutorado) - UFT, Araguaína, TO, 2016.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DE SAÚDE (OMS). **Envelhecimento ativo**: uma política de saúde World Health Organization. Brasília: Organização Pan-Americana da Saúde (OPAS), 2005. Disponível em: <https://iris.paho.org/handle/10665.2/7685>. Acesso em: 04 out. 2023.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DE SAÚDE (OMS). **Global age-friendly cities**: a guide. WHO Library Cataloguing-in-Publication Data, 2007.

ORGANIZAÇÃO PAN-AMERICANA DA SAÚDE. **Segurança de pedestres**: Manual de segurança viária para gestores e profissionais da área. Brasília, DF: OPAS, 2013.

ORGANIZAÇÃO PAN-AMERICANA DA SAÚDE. **Segurança no trânsito**. [S. l.]: OPAS, s.d. Disponível em: www.paho.org/pt/topicos/seguranca-no-transito. Acesso em: 09 nov. 2023.

ORGANIZACION MUNDIAL DE LA SALUD (OMS). **Informe mundial sobre el envejecimiento y la salud**. Ginebra (CH): Organización Mundial de la Salud, 2015. Disponível em: http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/186466/1/9789240694873_spa.pdf. Acesso em: 11 out. 2023.

PARANÁ. **Cargos ocupados por quadro funcional**. Curitiba: Secretaria da Administração e da Previdência, s. d. Disponível em: <http://bi.pr.gov.br/PTE/index.html?windowId=147>. Acesso em: 11 fev. 2024.

PINTO, L. W.; RIBEIRO, A. P.; BAHIA, C. A.; FREITAS, M. G. de. Atendimento de urgência e emergência a pedestres lesionados no trânsito brasileiro. **Ciência & Saúde Coletiva**, v. 21, n. 12, 2016. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/1413-812320152112.17722016>. Acesso em: 11 out. 2023.

ROGGÉRIO, M. A. **A pessoa idosa no trânsito**: mobilidade urbana e ageísmo. [S. l.]: Monolitonimbus, s. d. Disponível em: https://www.monolitonimbus.com.br/wp-content/uploads/2023/06/TCC_transito.pdf. Acesso em: 09 nov. 2023.

ROTTA, M. P.; SANTIAGO, G. B.; JORGE, L. O.; MEDVEDOVSKI, N. S. Desenho Urbano e Envelhecimento ativo em vias urbanas: o caso do projeto de requalificação da Av. Domingos de Almeida. **Revista de Arquitetura, Cidade e Contemporaneidade**, Pelotas, RS, v. 4 n. 13, 2020. Disponível em: <https://revistas.ufpel.edu.br/index.php/pixo/article/view/2728>. Acesso em: 26 out. 2023.

SANTOS, A. M. R. dos; RODRIGUES, R. A. P.; SANTOS, C. B. dos; CAMINITI, G. B. Distribuição geográfica dos óbitos de idosos por acidente de trânsito. **Escola Anna Nery**, v. 20, n. 1, 2016. Disponível em: <https://doi.org/10.5935/1414-8145.20160018>. Acesso em: 11 out. 2023.



RECIMA21 - REVISTA CIENTÍFICA MULTIDISCIPLINAR ISSN 2675-6218

A PESSOA IDOSA: ENVELHECIMENTO ATIVO, MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE NO TRÂNSITO URBANO
E O PAPEL DO POLICIAL MILITAR COMO AGENTE DE TRÂNSITO
Eduardo Miguel Felício Fagundes, Suellen Cristo de Freitas

SANTOS, A. M. R.; RODRIGUES R. A. P.; DINIZ M. A. Trauma por acidente de trânsito no idoso: Fatores de risco e consequências. **Texto e Context Enferm.**, v. 26, n. 2, p. 1–10, 2017. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/tce/a/TgdGH74VTnpwGcij67fdknL/?lang=en>. Acesso em: 11 out. 2023.

SANTOS, A. M. R.; RODRIGUES, R. A. P.; DINIZ, M. A. Trauma no idoso por acidente de trânsito: revisão integrativa. **Rev. esc. enferm. USP**, São Paulo, v. 49, n. 1, p. 162-172, feb. 2015. Disponível em: http://old.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0080-62342015000100162&lng=es&nrm=iso. Acesso em: 11 out. 2023.